ISSUED BY CANADIAN
NATIONAL PARKS BRANCH.
1 1922
HARVARD UNIVERSITY
School of Landscape Architecture Library

AMENAGEMENT DES VILLES ET CONSERVATION DE LA VIE

PUBLIÉ PAR LA COMMISSION DE LA CONSERVATION, CANADA

Vol. VI OTTAWA, OCTOBRE-DÉCEMBRE 1920 N° 4

Les opinions exprimées, les statistiques et les articles publiés dans *Conservation de la Vie* appartiennent en propre à leurs auteurs.

LA COMMISSION DE LA CONSERVATION

La Commission de la Conservation est un bureau de renseignements publics en ce qui regarde les ressources naturelles du Canada. Bien qu'elle ne possède pas de fonctions administratives, elle s'occupe activement du soin et de l'utilisation scientifique de ces ressources.

ACQUISITIONS DE TERRAIN POUR FINS PUBLIQUES ET RÉPARTITION DES FRAIS D'AMÉLIORATIONS LOCALES

1. ACQUISITION POUR FINS PUBLIQUES

LES gouvernements et les autorités locales sont fréquemment tenus de payer de hauts prix pour des terrains nécessaires à des fins publiques. Il arrive souvent que ces prix sont beaucoup plus élevés que ceux de leur évaluation. Comme cette évaluation devrait représenter une «valeur marchande raisonnable», et comme les revenus publics y sont basés, cette estimation devrait être un indice de leur prix d'achat pour usages publics.

Il se peut, qu'en certains cas, la disparité entre le prix d'évaluation et la valeur d'achat provienne d'une estimation inférieure à la valeur réelle; mais, quelle qu'en soit la raison, ce sont les fonds publics qui en souffrent. S'il arrive même qu'une autorité locale paie un haut prix pour un terrain elle n'a pas lieu de se plaindre étant donné que ses impôts sont basés sur une estimation qui se rapproche de ce prix. Le mal provient de ce que, d'une part, les revenus souffrent d'une éva-

Eminent domain
Assessment
C.p — Financial considerations

luation inférieure, et de l'autre, du haut prix de ce qui a bénéficié d'une telle évaluation.

On peut difficilement remédier à une semblable situation, parce qu'il est presque impossible de se procurer des évaluations exactes, car les propriétaires sont naturellement intéressés à les maintenir à un niveau aussi bas que possible, et à demander un prix de vente élevé.

Il faut donc une forme quelconque de mesures obligatoires, en premier lieu, pour que les propriétaires soient tenus de déclarer la valeur réelle de leur immeuble et, en second lieu, d'accepter un prix en rapport avec cette valeur, quand l'immeuble est réclamé pour fins publiques. On entend par immeubles pour fins publiques les parcs, les places de jeux, l'élargissement de rues, les hôpitaux, les écoles et les projets de construction de maisons exécutés par les municipalités et les sociétés du logement.

La valeur d'achat n'a souvent aucun rapport avec le prix de l'évaluation. Il y a des terres agricoles dans l'Ontario évaluées à $41.50 par acre, dont la valeur de vente est d'environ $1,000 de l'acre. On relève une absurdité inconcevable de l'évaluation dans une localité de cette province où une maison et un emplacement sont évalués par une municipalité à $78,000 et par une autre à $5,000, les deux valeurs déclarées sous serment, sous le régime de la même loi d'évaluation qui demande au propriétaire de faire une déclaration de valeur raisonnable.

Il ne semble pas qu'il puisse y avoir un meilleur moyen de résoudre ce problème que la méthode de «taxer et d'acheter» à ce prix, suivie en d'autres Dominions. On devrait pouvoir faire appel à une loi qui prescrive l'acquisition d'un immeuble pour fins publiques d'après le prix de l'évaluation, plus, par exemple, 25 pour cent pour achat obligatoire. Toutefois, on devrait y mettre comme condition que le prix à payer pour le terrain sera celui du coût actuel, plus l'intérêt composé, sur tous les déboursés d'améliorations faites par le propriétaire, pendant un certain temps écoulé, dix années, par exemple. Il faudrait, par ailleurs, tenir compte du fait que pour toute partie déjà utilisée pour fin de commerce ou d'industrie, une indemnité devra être versée comme compensation du tort causé, dont le montant sera déterminé par arbritage, en cas de différend.

II. DÉBOURSÉS POUR AMÉLIORATIONS LOCALES

La pratique suivie aux Etats-Unis et au Canada, consistant à faire des travaux d'amélioration locale aux dépens de la municipalité, pour encourager la prise d'occupation, a été continuée longtemps après qu'elle avait atteint une fin louable, au point qu'aujourd'hui elle met en danger la stabilité financière de nos cités, au seul profit du spéculateur. Et c'est ce qui se fait, sans qu'on se demande si la municipalité est dans la position de recouvrer ses fonds ou non sous forme d'impôts d'améliorations. L'élément de spéculation entre dans les dépenses de la cité pour améliorations locales, et la cité spécule plus librement, quand elle a le pouvoir de se faire rembourser par ceux qui utilisent le terrain.

Pour quelle raison les villes devraient-elles débourser de l'argent pour fin de spéculation en immeubles plutôt que pour spéculation industrielle ? Cela n'existe pas en Europe, et certaines villes progressives des Etats-Unis n'en veulent plus.

PRÉLIMINAIRES NÉCESSAIRES EN AMÉNAGEMENT DES VILLES

Les cités et les villes devraient déterminer définitivement la partie de leur enceinte, dont elles veulent compléter les améliorations déjà commencées, ou continuer à faire de nouvelles améliorations locales

selon la méthode suivie jusqu'à présent. Ces travaux devraient se faire sur une étendue fixée d'un demi-mille sur le parcours des tramways à l'intérieur de la ville, ou toute autre section choisie. Avant qu'une telle étendue ne soit déterminée, il sera difficile de mettre un terme au paiement des améliorations locales.

Après qu'elles auront déterminé la partie sur laquelle elles continueront à suivre la première méthode, et l'avoir restreinte autant que possible, il leur faudra poser les principes d'après lesquels les améliorations seront exécutées en dehors de la partie ainsi déterminée. Il s'agit ici de terrains destinés à être probablement annexés plus tard. Il ne serait que juste d'imposer aux propriétaires le fardeau des dépenses de cette partie des améliorations nécessaires au développement de leurs immeubles, et de laisser à la charge de la communauté la part des dépenses relatives au bénéfice général du public.

QUELLE EST LA PART DU PROPRIÉTAIRE?

Le propriétaire donne à présent le terrain nécessaire aux rues et fait les améliorations qu'il croit nécessaires à la vente de son terrain; il s'agit de savoir ce qu'il devrait être tenu de faire de plus. Il devrait pourvoir à la construction de pavages et de trottoirs qui donneront un accès convenable aux lots, et à la canalisation d'égouts et drains nécessaires à une bonne hygiène. Le pavage devrait reposer sur un bon fondement avec surface temporaire en macadam imperméable, suivant les devis de l'autorité locale.

Les conduites d'eau principales étant des installations, qui rapportent des revenus, ne devraient pas être à la charge des propriétaires, mais être posées avant la construction des habitations.

L'achèvement du pavage, avec surface soit en bitume, soit en asphalte, soit en béton, devrait être à la charge des propriétés qui bordent sur la rue. Si le premier subdiviseur se chargeait d'une plus grande part des améliorations, suivant le mode suggéré plus haut, il amoindrirait celle qui revient aux propriétaires, dont les immeubles touchent à la rue, pour les améliorations permanentes.

En Angleterre, toutes les dépenses de construction de nouvelles rues, y compris les égouts, autres que celles des grandes voies de communication et de la construction d'égouts collatéraux, sont à la charge des propriétaires fonciers. Etant donné que les autorités locales d'Angleterre ne prêtent pas d'argent aux propriétaires pour effectuer ces améliorations locales, et vu les exigences des règlements municipaux, il s'ensuit que les propriétaires sont tenus de construire la plupart des améliorations locales à leurs dépens. Il est rare de trouver des terrains, occupés par des maisons dans les faubourgs des villes anglaises, qui ne soient pas desservis par de bonnes rues et des conduites d'eau principales, et ces installations ont été généralement faites pendant ou avant la construction. Nul doute que de pareilles méthodes obtiendraient de semblables résultats au Canada.

Puisque la ville anglaise impose les frais de construction des améliorations locales aux propriétaires fonciers, il s'ensuit que le coût de l'administration est moins onéreux que dans les villes américaines et canadiennes. En lisant les chiffres donnés par l'*annuaire municipal*, on voit que la moyenne des taxes municipales est de $9.75 per capita dans les villes anglaises, tandis que dans les villes canadiennes elle est de $50.00. Il va de soi que l'une des principales causes d'un état de choses si ruineux provient de la manière dont les améliorations locales ont été payées.

SOMMAIRE DE LA RÉPARTITION

On peut résumer de la manière suivante la répartition de la responsabilité des dépenses de construction entre les trois parties en cause:

Classe (1) *part de la ville:*

(a) Les égouts principaux.

(b) L'excédent du coût des égouts collatéraux sur celui des égouts nécessaires pour le développement du terrain.

(c) L'excédent du coût du terrain et de la construction de toute rue ou voie de communication d'une largeur supérieure à 66 pieds; un tel excédent devant être la différence entre le coût d'une rue de 66 pieds de largeur et celui d'une rue plus large exigée par la municipalité.

(d) Les services publics, tels que les conduites d'eau principales, l'électricité, etc., qui produisent un revenu.

(e) L'acquisition et l'entretien des grandes voies de communication une fois terminées suivant un type convenu*, tel que spécifié dans la classification ci-après.

Classe (2) *Subdivision par les propriétaires fonciers:*

(a) La construction et l'aplanissement des rues comme cela s'est fait jusqu'à présent.

(b) La construction des rues macadamisées, de trottoirs temporaires ou permanents, de courbes, de canaux, de drains et d'égouts conformément aux plans, aux divisions et aux devis des autorités locales, suivant un type *primaire*, nécessaire pour assurer un accès convenable aux maisons et la plantation d'arbres.

Classe (3) *Acquéreurs de lots et propriétaires d'habitations:*

(a) L'achèvement du pavage selon un type final, en ajoutant à la surface une couche de bitume ou, à la demande des propriétaires, en remplaçant l'asphalte ou le béton par du macadam.

(b) Le remplacement du trottoir temporaire en madriers ou gravier par un trottoir en béton, si on le désire, et si le premier propriétaire n'en a pas déjà construit un en béton.

Les spéculateurs en maisons ou les propriétaires qui ont subdivisé les lots, et non la ville, devraient être tenus de payer le coût des travaux de la classe (2). On ne devrait imposer des taxes d'améliorations que pour aider les contribuables propriétaires de résidences à compléter la rue conformément à ce que l'on appelle la section *finale*, classe (3).

Les propositions susdites, comme moyen d'arrêter la spéculation néfaste ont, comparativement à toute autre méthode de taxer les immeubles, l'avantage d'atteindre le but désiré d'une façon plus directe et plus désirable pour la communauté.

Mais, pour obtenir de tels résultats, il faut préparer des plans d'aménagement. Pour la mise en pratique des projets énoncés en cet article, des plans d'aménagement sont requis, en partie pour aider à esquisser et définir les quartiers, où cette méthode pourra être suivie. En agissant ainsi, on évite un changement trop radical des conditions actuelles, sans nuire aux propriétés particulières qui ont déjà contribué aux dépenses nécessitées par les méthodes maintenant suivies.

L'aménagement est nécessaire aussi pour déterminer la largeur des rues par rapport à l'usage à faire du terrain, afin que les propriétaires puissent construire leur part des améliorations locales à un prix raisonnable.

Il a eu pour effet de réduire les valeurs excessives du terrain et de stabiliser les engagements de capitaux en propriétés immobilières. Le

---

*L'ingénieur de la ville préparera deux dessins, le premier indiquant les sections primaires, plans et devis primaires pour répondre à la classe (2) et le second les divisions, esquisses et spécifications *finales* pour répondre à la classe (3).

terrain perd généralement de sa valeur, lorsqu'on réduit le nombre des maisons que l'on peut y bâtir. Mais cette réduction provient simplement de la destruction de la valeur qu'il avait acquise par une agglomération anormale et insalubre des maisons. L'aménagement a donc pour effet de diminuer une partie de la valeur du terrain acquise par un mauvais usage. La valeur provenant des localisations centrales ou des beaux points de vue non seulement se maintiendra mais deviendra plus assurée, grâce à la restriction du mauvais usage. Si à l'aménagement nous ajoutons le pouvoir qui permettra aux autorités locales d'acquérir du terrain, tel que décrit en cet article, moyennant un pourcentage fixe ajouté à la valeur qui lui a été reconnue, et obligeons les propriétaires des terrains subdivisés plus tard à construire les améliorations locales, ou à payer les dépenses de construction, nous aurons par ces trois mesures grandement contribué à résoudre le problème de l'immeuble.

Ces mesures produiront pour les villes des avantages supérieurs à des impôts excessifs, qui peuvent avoir pour effet de punir le propriétaire pour le développement irrationnel du terrain, sans pour cela améliorer la situation.—*Thomas Adams.*

HISTOIRE ET APPLICATION DE LA PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE

PAR LE MAJOR H. K. MAXWELL,

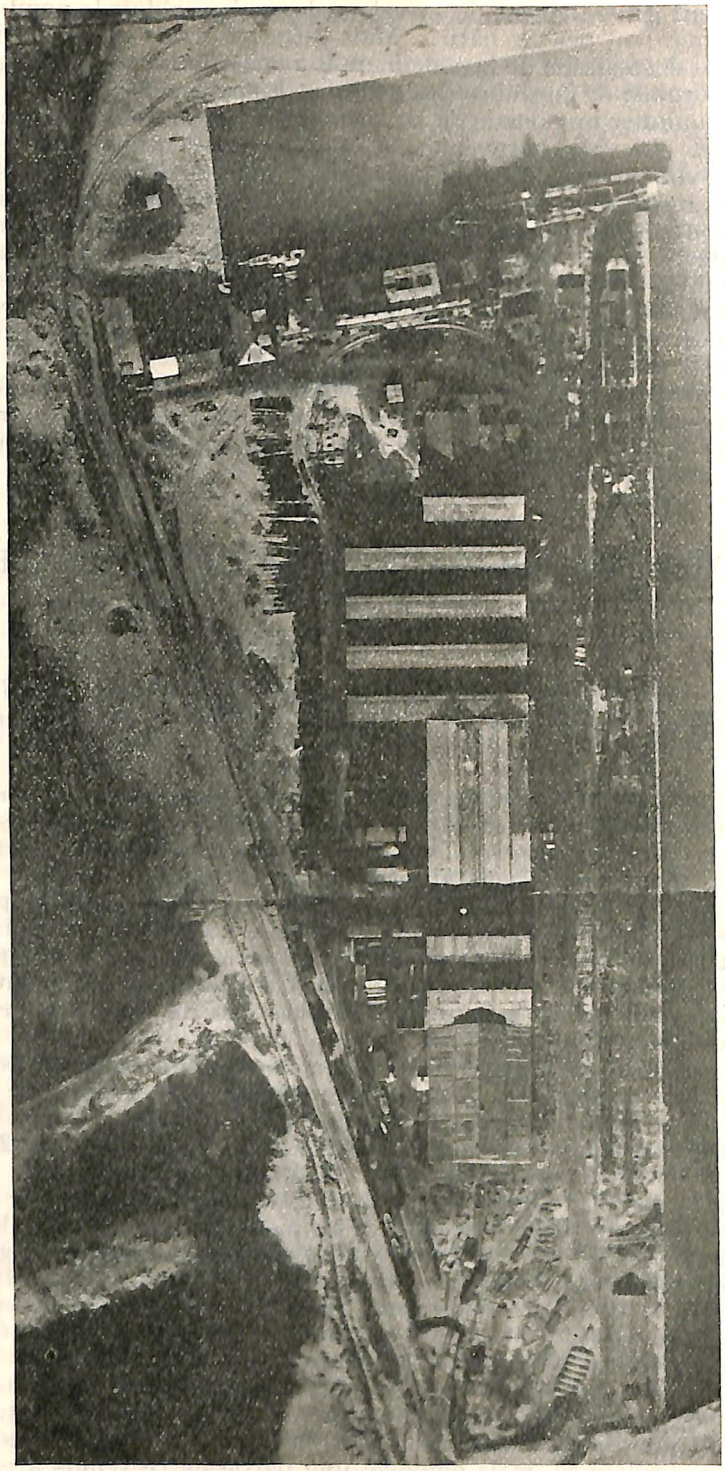
Ex-officier directeur de l'enseignement photographique de la Grande-Bretagne, de l'Égypte et du Canada, Ministère de l'aviation, Londres

LA photographie aérienne, telle que nous la concevons aujourd'hui, se divise en deux classes, verticale et oblique, la première est la plus utile, car on s'en sert pour tracer des cartes; la seconde a plutôt le caractère d'un portrait et se comprend plus facilement.

Bien que la récente guerre ait contribué à un merveilleux perfectionnement de cette classe de photographie, les résultats acquis sont loin d'être satisfaisants pour le temps de paix. Il faut donc que ce travail se perfectionne notablement quant à l'échelle, etc., avant qu'il soit d'une utilité réelle pour les arpentages aériens actuels et le tracé des cartes géographiques.

La mosaïque de guerre n'était autre chose qu'une sorte de portrait du terrain photographié, l'échelle n'ayant pas une exactitude supérieure à un huitième de pouce. En effet, pour utiliser la plupart de ces mosaïques, et en tracer une carte d'artillerie, généralement de 1/ 20,000, il fallait les étendre sur un chevalet, et agrandir ou diminuer les divers négatifs, de manière à représenter aussi exactement que possible sur la carte la surface du même terrain. Si les méthodes suivies actuellement pour faire ce travail sur le sol avaient été appliquées pendant la guerre, et non pas seulement depuis les derniers six mois, il est probable que la plupart des négatifs verticaux, pris sur le front anglais, auraient été utilisables et corrigés de façon à former une partie d'une échelle «mosaïque» exacte, tel qu'on le fait maintenant.

Ce travail peut s'effectuer de plusieurs manières, et l'auteur a, depuis vingt et un mois, essayé diverses méthodes, en vue d'en trouver une qui donne les meilleurs résultats. Il a fait plusieurs de ces expériences en Angleterre, mais employé une partie de ce temps à essayer de tracer une carte mosaïque de la ville de Cleveland pour le chemin de fer New-York Central. Le travail est inachevé et loin d'être réussi;



UNE MOSAÏQUE AÉRIENNE

Dominion Shipbuilding Co., Toronto. Photo. sous droits d'auteur, fournie par la Bishop-Barker Aeroplanes, Ltd.

les photographies prises ont été gâtées ordinairement par les vols défectueux, les conditions atmosphériques défavorables et le manque absolu de photographes expérimentés sur place. Toutefois, le progrès accompli est plus qu'il ne faut pour révolutionner la vieille méthode suivie pour tracer de telles cartes, et l'on peut dire, en toute vérité, qu'il est maintenant possible de faire une mosaïque aérienne d'une grande exactitude et en peu de temps.

Ces expériences ont aussi démontré qu'il a été impossible de faire exécuter avec succès ce travail par un studio de photographie ordinaire, commercial ou autre. Ceux qui veulent entreprendre la photographie aérienne sur une grande échelle seront donc obligés de se pourvoir de chambres noires et d'un personnel spécial, et se passer de tout atelier déjà établi.

On peut faire des mosaïques aériennes pour le commerce de deux manières, savoir:

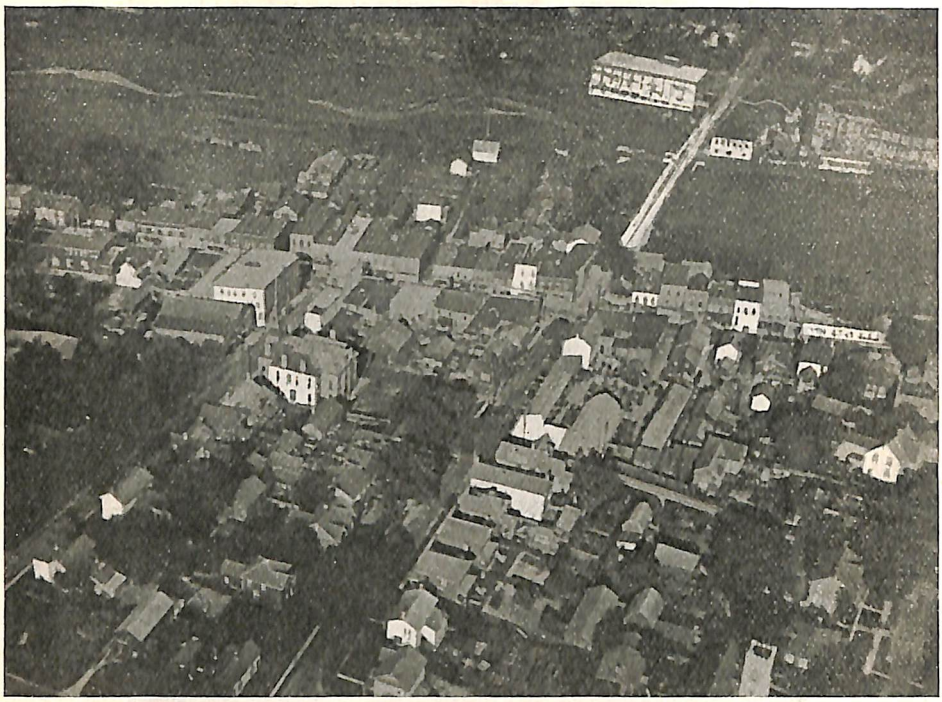
1. En appariant deux photographies de façon à ce quelles se superposent en partie et s'ajustent pour ne pas excéder une erreur de plus de 1/40 pouce, sur une carte d'une échelle de 800 pieds par pouce.
2. En joignant et appariant chaque photographie de façon à ce que l'erreur dans l'échelle, entre deux points quelconques de la juxtaposition des photographies, n'excède pas 1/40 de pouce sur une carte d'une échelle de 800 pieds par pouce. Il se peut que chaque photographie ne s'apparie pas exactement sur les bords (car il est impossible d'obtenir d'en l'air des contours exacts.)

On a perfectionné un dispositif au moyen duquel on peut toujours maintenir le caméra parallèle au sol, quelle que soit la position que puisse prendre l'aéroplane au moment de l'exposition; mais, malgré cela, il faut retenir les services d'un pilot expert, qui a déjà acquis une grande expérience en ce genre de travail (et si possible en service de guerre), qui puisse diriger sa machine suivant une ligne absolument droite et maintenir son vol à la même altitude, à quelques pieds près, pendant longtemps, et qui sache par la marche de la machine, et indépendamment de ses instruments, s'il vole de niveau au moment de l'exposition. Un saut produit par la queue ou l'aile de la machine, au moment psychologique, avec un caméra fixe, et même avec un dispositif de stabilité, peut fausser la photographie; et bien que l'impression puisse être redressée à terre, il vaut naturellement bien mieux arriver à des résultats aussi parfaits que possible au moment de l'action.

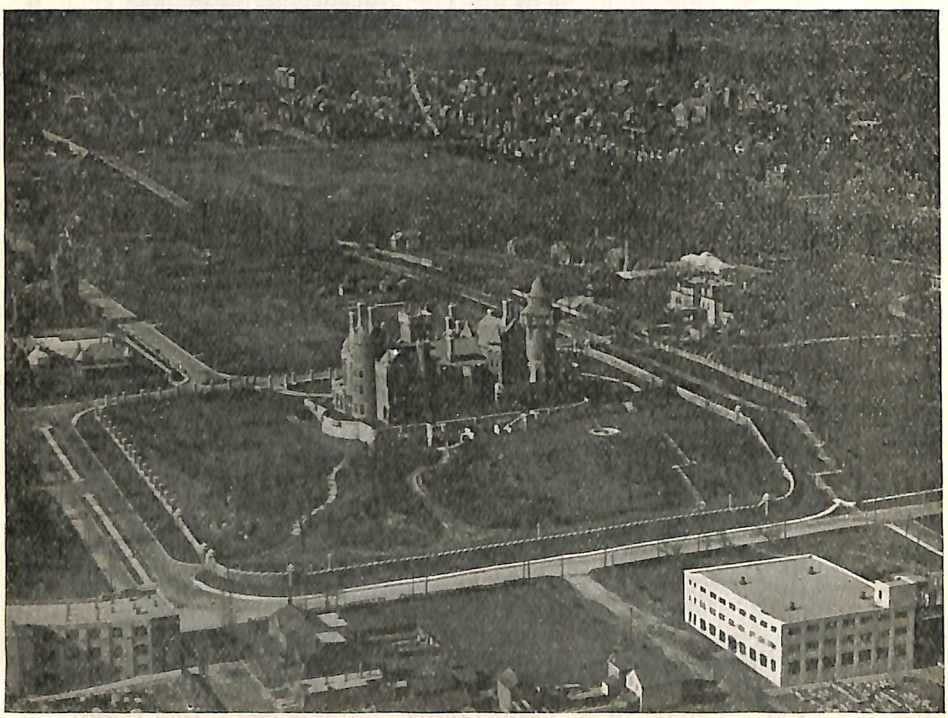
UTILISATION POUR L'AMÉNAGEMENT DES VILLES

Les deux tiers du travail de la photographie mosaïque s'effectuent, en réalité, dans la chambre noire. Après que l'on a fait le développement des négatifs ou des pellicules et des impressions de contact, il faut que le travail soit examiné minutieusement par un ingénieur civil compétent et expérimenté en arpentage et aménagement des villes, et versé en outre en ce genre de travail. C'est là une condition essentielle. S'il y a erreurs provenant d'impressions faussées, etc., elles peuvent être redressées avec exactitude et rapidité, grâce aux nouvelles méthodes dont nous disposons.

Cette partie du travail complétée, il n'est plus difficile de faire une mosaïque avec les photographies qui s'apparient avec exactitude. Actuellement, les frais d'un travail de cette nature ne devraient pas excéder $100 par mille carré, étant donné, naturellement, que le terrain dont il s'agit n'est pas couvert de hautes montagnes, ni inaccessible ou hérissé d'obstacles.



MAUVAISE PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE OBLIQUE



BONNE PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE OBLIQUE
Casa Loma, Résidence de sir Henry Pellatt, à Toronto. Photo, fournie par la Bishop-Barker Aeroplanes, Ltd.

Pour faire actuellement une carte mosaïque d'une cité ou d'une ville, il suffit d'adapter les données actuelles d'arpentage du terrain qui a été photographié, de manière qu'elles puissent être couverties à l'échelle désirée et ajustées exactement à chaque photographie. Un travail de ce genre demande une très grande habilité, présente de réelles difficultés, et entraîne des dépenses deux ou trois fois plus élevées qu'une mosaïque faite d'une autre manière. Bien qu'une mosaïque «appariée» donne une carte suffisamment exacte pour la plupart des usages, la mosaïque à l'échelle exacte est certainement une carte supérieure à toute autre faite à terre par des arpenteurs, sauf après un immense travail et au prix d'énormes dépenses.

Ainsi, des autorités dignes de foi admettent que l'arpentage et la cartographie d'un mille carré d'une ville quelconque exigent l'emploi d'une équipe de seize hommes, pendant deux mois et demi, et occasionnent une dépense d'environ $4,000, tandis qu'il est possible de cartographier d'en l'air la même étendue et de rendre exacte une carte de 150 à 1,000 pieds par pouce, le tout dans l'espace de deux semaines, à un prix qui n'excédera pas $500 ou $600.

COMPARAISON ENTRE LA CARTOGRAPHIE AVEC PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES ET LES ARPENTAGES FAITS SUR LE SOL

Il vaut peut-être la peine d'établir une comparaison entre les deux méthodes de travail. Bien qu'une carte d'un terrain tracée par les arpenteurs soit naturellement exacte, si elle est préparée soigneusement, elle ne donne qu'une simple esquisse du terrain; les rues, les ponts, les voies ferrées, les rivières et les canaux sont pour ainsi dire les seuls objets qui y seront indiqués.

Par contre, une carte faite au moyen de photographies aériennes sera la représentation complète et le portrait exact de ce qui couvre la surface du sol; tout y figurera: la position et la forme de chaque maison, l'état de chaque rue et trottoir, les rails des voies ferrées, etc., l'état de chaque terrain inoccupé, des rivières, etc., et tout ce qui est visible sur cette superficie, et suivant les dimensions réelles

L'arpenteur est tenu de calculer avec la plus grande exactitude les dimensions de ses sections transversales, car toutes les erreurs en ce mesurage sont cumulatives, et une erreur ou une négligence de calcul, soit dans l'azimut, soit dans la distance, est partiquement fatal. D'un autre côté, ses mesures latérales peuvent être approximatives, car ici les erreurs sont simplement locales et non cumulatives. Cependant, la photographie aérienne ne fait pas de ces distinctions; elle donne partout les mêmes résultats exacts; c'est donc une méthode d'arpentage plus précise que toute autre.

Les usages de cartes de cette nature sont tellement variés, que le champ d'action d'un travail semblable est presque illimité, et lorsque les autorités municipales et les grandes organisations industrielles et commerciales en comprendront la valeur, elles donneront à ces cartes mosaïques la préférence sur toutes les autres actuellement en usage.

Les photographies mosaïques aériennes intelligemment utilisées aident les arpenteurs à indiquer, sur leurs tracés, la place des maisons, les petits sentiers non utilisés, les champs, les bosquets d'arbres, etc., car la position d'objets de ce genre ne revêt pas une importance suffisante pour justifier les dépenses d'un arpentage sur le sol.

Les arpenteurs municipaux, les ingénieurs, les compagnies de chemins de fer et de tramways, les agents d'immeubles, les compagnies d'assurance contre l'incendie, etc., ne sauraient s'en passer, car en cas

de différend ou de procès, une photographie actuelle sera plutôt acceptée qu'une carte à la main du même terrain.

Une compagnie de chemin de fer qui se propose de construire un rameau de voie ferrée, préférera faire photographier aériennement le terrain, car la carte mosaïque qui en sera tracée indiquera exactement à une équipe d'arpenteurs la meilleure direction à suivre.

Grâce à la photographie aérienne, il sera possible d'obtenir une exacte représentation de grandes étendues forestières; l'arpentage, sur le sol, d'un terrain de cette nature est presque impossible. On peut non seulement arriver à faire une carte mosaïque des forêts, mais par l'usage de négatifs ou de pellicules de diverses couleurs on dispose de photographies qui indiquent les différentes espèces de bois.

LES VUES OBLIQUES DEMANDENT DES PHOTOGRAPHES EXPÉRIMENTÉS

Les photographies aériennes à vol d'oiseau ou obliques sont sans doute les plus pittoresques et les plus intéressantes pour le public, et peuvent être d'utilité réelle en soi ou relativement aux photographies verticales du même terrain.

Pour montrer quelques-unes des difficultés d'un travail de cette nature, il faut se rappeler que le photographe doit savoir non seulement ce qui fait ou ne fait pas un bon portrait, mais opérer au moins cent fois plus promptement qu'à terre, et comprendre qu'il ne dispose que de deux ou trois secondes pour décider que le point qu'il veut photographier, et vers lequel il avance avec une vitesse d'environ quatre-vingt-dix milles à l'heure, lui donnera les meilleurs résultats. Il est entièrement à la merci du pilote qui doit lui-même suivre à la lettre les ordres du photographe et obéir implicitement à chaque signal, condition indispensable au succès.

Il faut que celui qui photographie en oblique sache, sans la moindre hésitation, quels portraits il est tenu de prendre, comprendre qu'il ne dispose peut-être que de trois secondes pour chacun, et possède une connaissance suffisante de l'aviation pour diriger le pilote en toute sûreté, et lui indiquer vers où, comment et à quelle vitesse et hauteur il faut se rendre.

Un bon opérateur devrait réussir au moins 90 pour cent des photographies obliques qu'il prend, car, s'il manque son coup, une nouvelle envolée sera naturellement nécessaire. Bien qu'un premier insuccès n'entraîne pas de grandes conséquences, lorsqu'il s'agit de machines du gouvernement, ces dépenses supplémentaires ne sauraient être tolérées par une compagnie qui entreprend un tel travail pour profits.

Un exemple de ce que l'on vient de dire suffira pour montrer quelle en est la conséquence. L'été dernier, une compagnie de ce pays, qui possède des aéroplanes, avait chargé un photographe de prendre des vues aériennes d'un grand nombre de villes entre Windsor et Toronto, pour les vendre sous forme de cartes postales ou de portraits. Un premier essai ne donna aucun bon résultat; il fallut recommencer le travail, ce qui entraîna une dépense supplémentaire de $1,500 à $2,000, enlevant, naturellement, tout profit à la compagnie.

Jusqu'à présent, la photographie aérienne oblique s'est bornée aux résultats ainsi obtenus, mais nul doute qu'il sera possible de la combiner avec les vues verticales prises de la même étendue, ce qui aidera les personnes inexpérimentées à comprendre sans difficulté de telles représentations.

Quoique l'on doute beaucoup que cette classe de cartographie remplace jamais les méthodes actuelles, elle est cependant appelée à leur rendre de grands services.

AMÉNAGEMENT DES VILLES ET DES CAMPAGNES DANS QUÉBEC

I. LE PROBLÈME

FINANCES MUNICIPALES—Le coût de l'administration et des travaux municipaux atteint au Canada une somme d'environ $150,000,000 par année. L'instruction publique et le développement des terres en absorbent la plus large part. La province de Québec dépense probablement, à elle seule, le tiers de cette somme en développement d'immeubles et services municipaux de toute nature. La plus forte partie est déboursée sans plan ou règlement; de là d'énormes gaspillages en dépit d'une administration comparativement bonne. Plusieurs millions sont aussi placés en immeubles improductifs par des spéculateurs particuliers qui, tout en ne retirant pas de bénéfices pour eux-mêmes, doublent ou triplent le montant que doivent payer les industries pour l'usage du terrain. Un tel état de choses et non pas une mauvaise administration rend les impôts onéreux.

Les feux consument aussi annuellement environ cinquante autre millions de dollars (dont probablement $16,000,000 dans Québec). On éviterait une grande partie de ce gaspillage si l'on suivait de meilleurs plans et règlements en nos constructions et développements.

Il est temps de mettre un terme à ces sacrifices inutiles d'argent, de songer à la conservation des ressources naturelles du Canada et d'agir sagement en tout, principalement en ce qui regarde le transport, la largeur des rues, la construction et l'entretien des routes, les systèmes d'égouts et de services d'eau, la conservation de la propriété, le meilleur usage des terres. Tout cela demande étude, règlementation et plans rationnels.

Santé publique—Le taux de la mortalité dans les grandes villes canadiennes, y compris celles de Québec, est plus élevé qu'il ne devrait l'être. De jeunes vies sont sacrifiées, faute de surveillance et de soins. On néglige l'entretien de la santé et de l'énergie, facteurs si importants pour la production. Nous comprenons que l'accroissement de la population est la plus grande nécessité du pays; et cependant nous laissons 40,000 personnes périr chaque année, victimes de maux que nous pourrions prévenir. Les vies sacrifiées sur le champ de bataille ne sont pas de vaines pertes; elles fortifient et ennoblissent l'âme nationale; mais les pertes de vies et la dégénérescence, qui ont pour causes l'insalubrité, sont un malheur national. La morbidité qui s'infiltre dans notre système de vie sociale consume notre force musculaire et abaisse le degré de notre résistance physique si indispensables cependant à l'atelier moderne: conséquemment l'industrie en souffre. L'eau contaminée, de mauvais systèmes de drainage sont des maux dus à notre imprévoyance et manque de plans.

Désavantages—Le développement irrationnel des terres entrave tout: emplacements avantageux pour les manufactures et leur agrandissement, facilités de transport, méthodes efficaces de distribution du trafic par les routes et les voies ferrées, installations de production et de distribution de force motrice à bas prix, etc.

Beauté—On sacrifie la beauté naturelle, non pour l'utilité, mais par négligence. Cette beauté, dont l'entretien ne nous coûte rien, est détruite en un endroit, et des centaines de mille dollars sont dépensées en un autre pour essayer vainement de la remplacer.

II. EXEMPLES HISTORIQUES D'AMÉNAGEMENT DES VILLES

L'Allemagne a été louangée par quelques-uns et qualifiée de nation dont les affaires municipales, l'aménagement des villes, etc., étaient sur

un grand pied d'efficacité. Cependant, en étudiant de plus près ses entreprises et son administration, on trouve généralement que c'est la sorte d'efficacité qu'il faut éviter. La faute n'en revient peut-être pas directement au système d'administration autocrate, mais plutôt à l'absence de bons résultats. Les Allemands savent construire de belles rues publiques, des édifices fastueux, mais ils ne semblent guère penser au bien-être des habitants, dont la plupart vivent en de pauvres logis où le taux de la mortalité et du rachitisme est élevé parmi les enfants, et où les tuberculeux sont nombreux parmi les adultes. Une telle situation est plus alarmante que celle qui existe dans les plus populeuses villes d'Angleterre.

C'est l'Italie et la France qui donnèrent naissance à l'aménagement des villes; l'Angleterre préfère le confort et le bien-être domestique à l'ostentation et au faste coûteux.

A l'aurore de leur histoire, les monarques écossais et anglais allaient ordinairement chercher leurs épouses en France. L'influence du génie français s'est donc fortement manifesté dans les plans des premières villes d'Angleterre et d'Ecosse, principalement en celles de l'Ecosse, car ce pays et la France étaient alors unis par des liens plus étroits que ceux qui rapprochaient l'Angleterre et l'Ecosse elles-mêmes. L'un des premiers inaugurateurs de l'aménagement des villes fut Edouard Ier, fils d'Eléonore de Provence. Par son mariage avec Eléonore, Henri II réunit à sa couronne le Poitou, la Guyenne et la Gascogne, c'est-à-dire le midi de la France. Les luttes qui eurent lieu entre Henri et Louis IX, pour la possession de cette contrée, eurent pour effet d'engendrer une émulation entre les deux souverains pour l'agrandissement des villes qui servaient de bases aux opérations militaires. De nouvelles villes furent en outre projetées et fondées. Les rois de France et d'Angleterre et les grands suzerains rivalisaient d'ambition pour construire ces villes. En 1298, Edouard Ier écrivait de Bordeaux à Londres pour demander quatre architectes en plans de villes—«ceux qui savent le mieux diviser, coordonner et arranger une nouvelle ville de la manière la plus avantageuse pour nous et les marchands».

Ainsi donc, alors que les Européens ne connaissaient pas encore l'hémisphère occidental, 236 ans avant le départ de Jacques-Cartier de Saint-Malo et la découverte du Saint-Laurent, et 310 avant la fondation de Québec par Champlain, Edouard Ier d'Angleterre, fils d'Eléonore de Provence, faisait construire de nouvelles villes dans le midi de la France.

Une telle entreprise eut un grand retentissement en Europe. L'Allemagne, l'Italie et la Suède y puisèrent leur inspiration; malheureusement, ce noble élan fut parfois entravé par la spéculation en immeubles et l'indifférence à l'égard de la santé publique.

Les villes furent construites de forme régulière, avec rues droites, se coupant à angles droits, à la manière des cités modernes du Canada. Les carrés furent divisés en parallélogrammes et de dimension uniforme; les rues avaient 24 pieds de largeur et les ruelles 16 pieds, et les maisons étaient séparées par un passage de 6 pieds—en partie comme mesure de protection contre le feu. Monpazier, dans le département de la Dordogne, est le meilleur modèle de ces villes. La place du marché était entourée d'arcades. Libourne, Sauveterre, Monségur et La Linde furent toutes fondées par Edouard Ier.

Le grand genre d'aménagement commença en Italie au seizième siècle et s'introduisit en France. Bernard Palissy écrivit à cette époque un traité sur la manière de fonder une ville modèle. Emmanuel Hère fit le plan de Nancy au commencement du dix-huitième siècle. Le plan et la construction de Versailles furent le résultat de l'influence italienne sur les rois de France. L'aménagement d'Edimbourg, dans la dernière

partie du dix-huitième siècle, montre que l'Ecosse suivait l'exemple de la France—Paris et Edimbourg sont les deux plus belles villes de l'Europe.

MONTRÉAL EUT LA PREMIÈRE LOI DES PLANS DE VILLE AU CANADA

Vers la même période fut préparé un plan pour la ville de Montréal. Un acte à cet effet fut adopté par la législature de Québec, autorisant la nomination d'un arpenteur, «chargé de tracer les plans de la ville et des environs, d'ouvrir des rues larges et commodes et de réserver de l'espace pour les places publiques». C'est donc Montréal qui a bénéficié la première d'une loi des plans de ville.

Quand Washington et Jefferson voulurent un plan pour la capitale des États-Unis, ils firent venir de Paris le major P. C. L'Enfant. Plus tard, vers 1850, Haussmann remodela Paris, sous la direction et l'assistance de Napoléon III; les dépenses s'élevèrent à $250,000,000.

PLAN DE QUÉBEC

Le plan de Champlain pour l'*abitation de Québec* contenait en miniature le tracé d'une ville—magasins, ateliers, logements ouvriers, galeries, jardins et espaces ouverts donnant sur le fleuve Saint-Laurent. Son plan nous rappelle que Québec n'a pas à se plaindre de ses fondateurs; la ville a été entravée dans sa marche par les spéculateurs des générations ultérieures. La position stratégique de Québec n'a pas encore été pleinement comprise; il faudrait remodeler son plan pour préparer la cité de Champlain à son importance future.

En ce siècle où l'entente cordiale règne entre Anglais et Français, raffermie par des mariages entre les deux races, la fusion des génies de l'une et l'autre, l'union de leur puissance mutuelle—depuis les premiers jours de leur commune civilisation, sauf quelques brèches temporaires, dues non à l'animosité nationale, mais à l'ambition des politiciens—et au Canada où les deux races s'unissent pour la formation d'un grand pays, il est à souhaiter qu'elles s'inspirent du génie de leurs ancêtres en projetant, aménageant, coordonnant et construisant leurs cités et leurs villes, en vue de la santé et du bien-être de toute la population. N'est-ce pas à la province de Québec, héritière de l'inspiration des plus célèbres fondateurs de villes d'autrefois, à elle qui se glorifie à juste titre d'avoir, la première, donné l'exemple au reste du pays, en adoptant une loi de l'aménagement des villes, qu'il appartient de diriger la marche vers un meilleur développement de nos villes canadiennes?—*Thomas Adams.*

INSTITUT CANADIEN DE L'AMÉNAGEMENT DES VILLES

LA publication du premier numéro du *Journal of the Town Planning Institute of Canada* est une preuve que l'aménagement des villes s'établit au Canada, comme une profession définie, et qu'à l'avenir la science de l'aménagement des villes comptera parmi les autres sciences appliquées, qui contribuent au développement des villes et des cités, qu'elle occupera une place importante dans les programmes d'études universitaires, puisque son champ d'action et sa portée sociale ont une envergure plus étendue que toute autre science appliquée, et qu'elle met en corrélation et humanise toutes les autres entreprises se rattachant à la construction des villes.

L'aménagement des villes est né du travail de la désorganisation sociale. Pour un grand nombre des maux de la vie civile, c'est le seul

remède effectif et radical. Sa philosophie a déjà franchi les bornes des villes et embrasse les sphères moins circonscrites des régions industrielles. L'aménagement régional est le corollaire inséparable de l'aménagement urbain; et, au fur et à mesure que s'élargit son domaine, l'expression «aménagement des villes» devra se modifier, puisque maintenant son programme comprend aussi le développement scientifique des régions rurales.

L'Institut canadien de l'aménagement des villes compte maintenant 117 membres, parmi lesquels figurent des ingénieurs, des arpenteurs, des architectes paysagistes, des étudiants et des agrégés, depuis les provinces Maritimes jusqu'à celle du Pacifique. Sa fondation ne date que d'une année. Son but, c'est l'avancement de l'étude scientifique et la mise en oeuvre de l'aménagement des villes.

«Les promoteurs ont reconnu», dit l'article de rédaction, «qu'il fallait une organisation pour mettre définitivement en relation avec l'aménagement des villes, architectes, ingénieurs, arpenteurs et architectes paysagistes, afin qu'ils se qualifient et acquièrent les connaissances que nécessite cet aménagement. En Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, l'aménagement scientifique des villes est définitivement devenu une profession; et l'Institut de l'aménagement des villes de Grande-Bretagne a été le centre où se sont qualifiés ses membres, pour répondre aux demandes que lui adressent les villes, les cités et les régions rurales pour préparer les plans des développements futurs. Les ingénieurs, les architectes et les arpenteurs ont reconnu l'importance du mouvement de l'aménagement des villes, et se sont soumis volontiers aux études et examens exigés par l'Institut.

On est persuadé que les universités sont les meilleures garanties de pareilles qualifications, et l'Institut canadien de l'aménagement des villes a pour but partiel de promouvoir les cours d'études dans les universités canadiennes, et d'inclure l'aménagement des villes parmi les sciences appliquées inscrites sur le programme de l'université.

En attendant, l'Institut a déjà entrepris le travail préliminaire de classification. Les villes et les cités demandent incessamment des experts professionnels en aménagement des villes, mais les sujets ne sont pas encore assez nombreux pour répondre à toutes les demandes. Le peuple canadien aime assez son pays pour confier à ses enfants les travaux importants du pays. Le Canada cherche à perfectionner ses villes; il lui faut des hommes capables d'entreprendre la tâche. Voici un extrait de ce que dit à ce sujet le Journal de l'Institut:

«L'Institut aidera à pomouvoir l'un et à gérer l'autre. De nombreux volumes ont été écrits sur la nécessité de l'aménagement des villes et les fatalités qui ont été la conséquence du manque d'aménagement. On l'a répété à maintes reprises que le fardeau écrasant des taxes municipales a pour cause le manque de plans et de division en zones pour divers usages. Lors d'une récente conférence, à Chicago, sur la répartition des villes en zones, on a dit qu'il est pour ainsi dire impossible aux grandes villes d'Amérique de continuer plus longtemps sans l'adoption d'un plan de répartition des édifices en zones. On a démontré que plusieurs villes ont dépensé des millions de dollars de l'argent des citoyens à corriger leurs erreurs causées par le manque de plans. Il est donc temps de former définitivement une organisation d'hommes qualifiés pour entreprendre la tâche sur demande. C'est l'un des objets de l'Institut canadien de l'aménagement des villes.»

Le Journal est aussi ,croyons-nous, l'un des fruits du travail de la division de l'aménagement des villes de la Commission de la Conservation.

Les délégués canadiens à la Conférence internationale de l'aménagement des villes, qui eut lieu à Toronto, en mai 1914, adoptèrent la résolution suivante:

«Que cette assemblée représentative des délégués au Congrès international des plans de villes, tenue dans la Convocation Hall de l'université de Toronto, le mercredi, 27 mai 1914, désire prier instamment la Commission de la Conservation, vu la coopération qu'elle donne et l'intérêt qu'elle porte aux buts et objets de la Conférence internationale de l'aménagement des villes, heureusement promus par elle, de continuer son bon travail par la création d'un bureau *spécial de l'aménagement des villes et de l'habitation*, en relation avec les travaux de la Commission de la Conservation, lequel bureau agira sous forme de *Corps central* et en coopération avec les autres corps provinciaux de l'aménagement des villes et de l'habitation».

La Commission de la Conservation s'est beaucoup occupée de la question de l'aménagement et de l'habitation, pour ainsi dire depuis son institution, et c'est à la suite de cette Conférence tenue sous la direction de la Commission, qu'une division de l'aménagement des villes a été établie et dont M. Thomas Adams est le directeur. Il y a déjà quinze ans que le mouvement de l'aménagement des villes a été inauguré en Europe, et cependant il n'est encore qu'à ses débuts. La création d'une école pour former des experts en cette science est l'un des moyens efficaces pour assurer la mise en œuvre de l'aménagement des villes au Canada.—*A. B.*

AVANTAGES DES MAISONS SEMI-DÉTACHÉES

LA subdivision de petites parcelles de terrain pour construction de maisons d'habitation se continue, dans les faubourgs de plusieurs villes et cités, conformément aux anciennes et désuètes méthodes de morceler pareils terrains, sans que l'on tienne aucun compte des améliorations architecturales, sociales et économiques préconisées par l'aménagement moderne des villes.

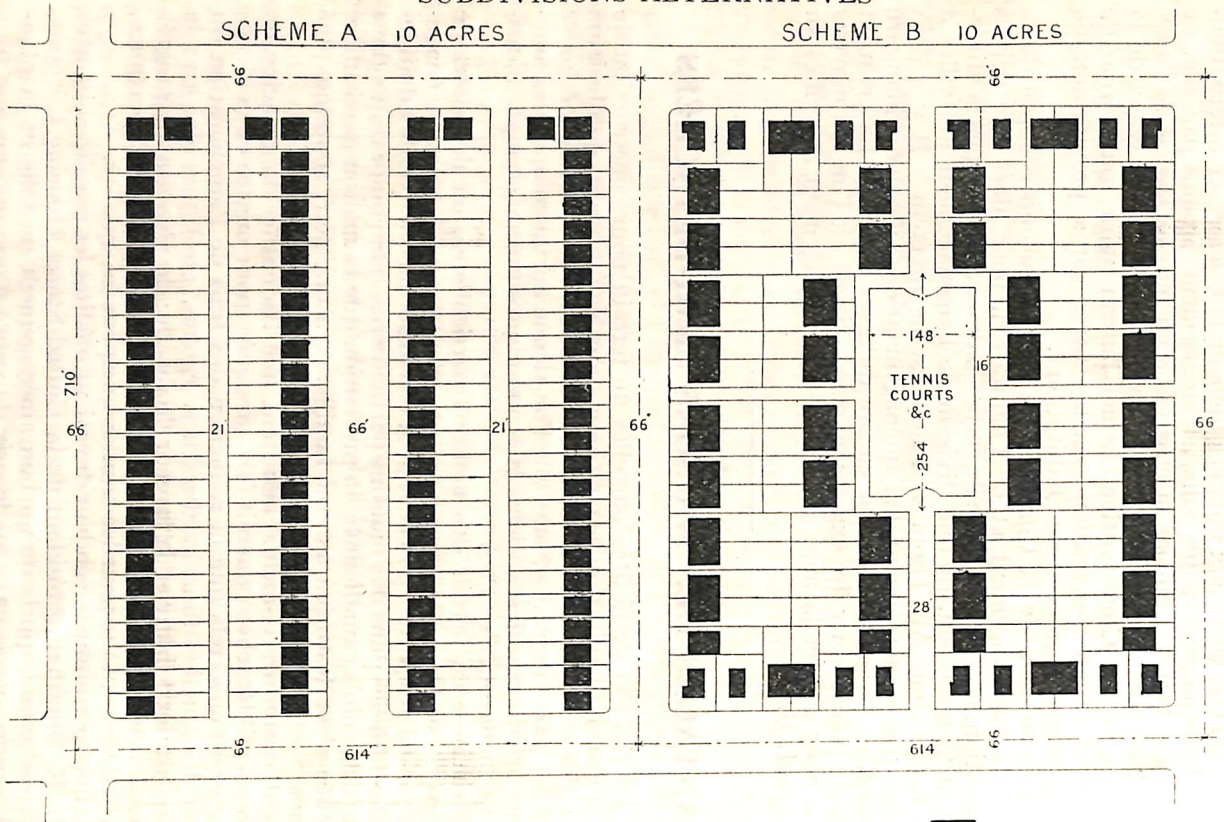
L'insistance en faveur des maisons particulières, ou détachées de toute autre, est l'une des causes qui retardent le progrès de l'aménagement rationnel des petites parcelles pour constructions. Avec le «doublement» des familles dans des maisons particulières, que l'on pratique dans la plupart des cités canadiennes, la prétention que la maison particulière et détachée n'est destinée qu'à une famille, ne saurait être soutenue plus longtemps.

Les diagrammes ci-inclus montrent que l'adoption du principe de la maison semi-détachée pourrait être invoquée pour mettre en évidence certains avantages, tels que la réduction des frais de l'amélioration du terrain et des améliorations locales (rues, égouts, etc.); une plus grande dimension du lot à bâtir et la largeur de façade; de plus grands progrès au point de vue architectural, et ce qui revêt une grande importance, des places de jeux, tant pour les adultes que pour les enfants.

L'acheteur comme le vendeur devraient méditer les paroles suivantes de M. L. K. Sherman, président de la United States Housing Corporation: «Nous avons appris qu'un bon aménagement de ville et la plantation d'arbres accroissent plus le prix de vente d'une maison que tout dollar dépensé pour sa construction».

«La beauté et les commodités», déclare la cour Suprême du Minnesota, «font hausser la valeur des édifices publics et des maisons particulières».

SUBDIVISIONS ALTERNATIVES



SCHEME A

Dimension— 10 acres.

No de lots— 104.

Dimension moyenne— 2476.9 pds car.

Longueur moyenne de façade— 26.4 pds.

Coût estim. du terrain— $10,000.

Coût estim. des rues, etc.— $35,584.

Coût approx. par pd car. des lots— 17.6 c.

Dépenses moyennes des lots améliorés— $438.

SCHEME B

Dimension— 10 acres.

No de lots— 92.

Dimension moyenne— 3,631 pds car. (y compris l'espace libre).

Longueur moyenne de façade— 33.4 pds.

Coût estim. du terrain— $10,000.

Coût estim. des rues, égouts, etc. $26,736.

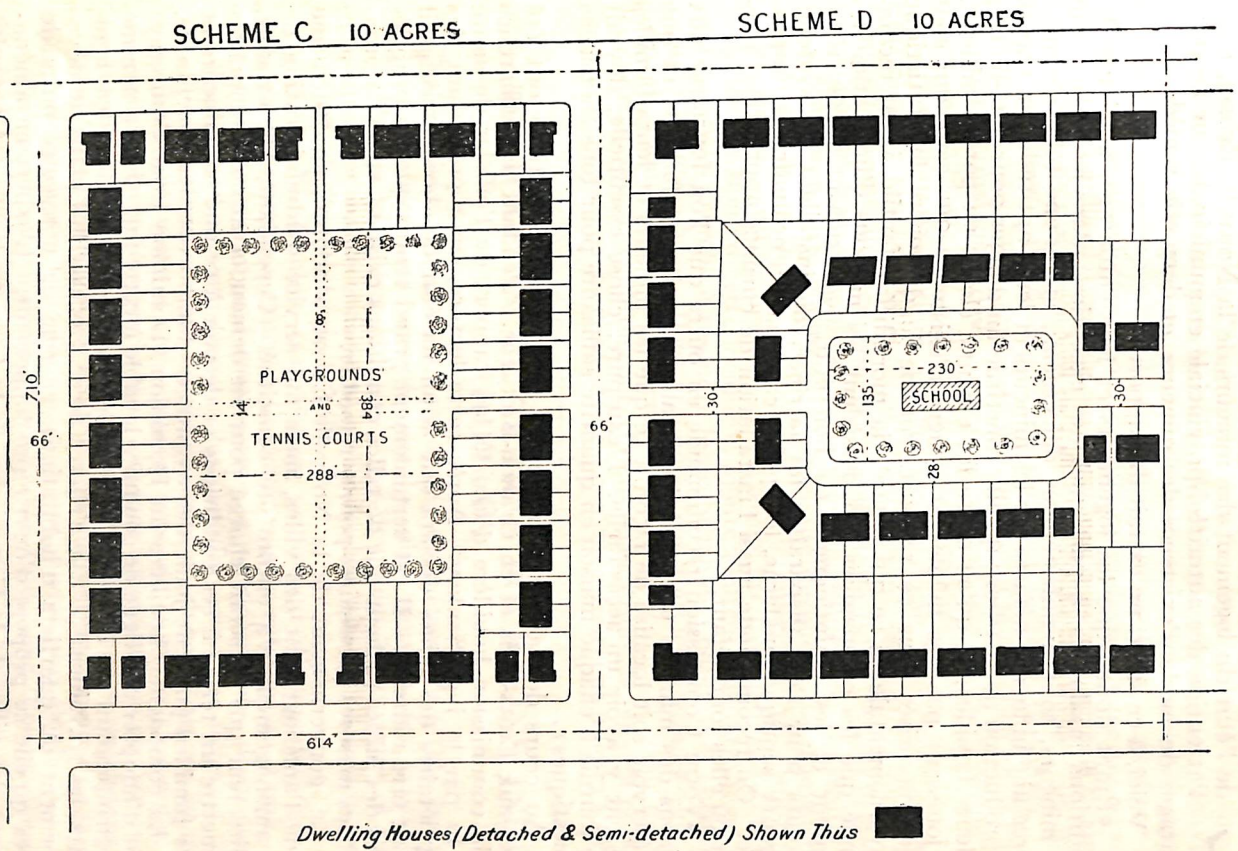
Coût approx. par pd car. du terrain— 10,9 c.

Coût moyen des lots améliorés— $399 (y compris les dépenses de l'espace libre).

Dwelling Houses (Detached & Semi-detached) Shown Thus ■

Le coût du terrain est le même dans chaque plan, A,B et C,D. La différence des chiffres provient des dépenses d'améliorations locales, qu'il faut attribuer aux différents systèmes de division. Le plan A montre des maisons détachées, caractère typique de développement dans les villes canadiennes. Dans les autres plans, la plupart des maisons sont doubles, arrangement plus désirable quand c'est possible. Mais le genre des maisons simples ou doubles n'influe en rien sur les dépenses d'amélioration du terrain.

SUBDIVISIONS ALTERNATIVES



SCHEME C

Dimension— 10 acres.

No de lots— 60.

Dimension moyenne— 5,786.5 pds car. (y compris l'espace libre).

Longueur moyenne de façade.— 34 pds.

Coût estim. du terrain— $10,000.

Coût estim. des rues, égouts, etc.— $20,748.

Coût approx. par pd car. des lots et espace libre. 8.8 c.

Dépenses moyennes de l'amélioration des lots— $512 (y compris l'espace libre).

SCHEME D

Dimension— 10 acres.

No de lots— 82.

Dimension moyenne— 4,162.8 pds. car. (y compris le lot pour l'école).

Longueur moyenne de façade— 32.5.

Coût estim. du terrain— $10,000.

Coût estim. des rues, égouts, etc. $23,533.

Coût approx. par pd car. des lots— 9.8 c.

Dépenses moyennes pour amélioration des lots $408 (y compris le prix du lot pour l'école).

L'économie en espace de rues dans les plans C et D augmente la dimension moyenne des lots sur ce qui est gagné par la simple réduction du nombre des lots. Le plan D diffère des trois autres en ce qu'il représente le développement de la moitié d'un carré de 20 acres et que d'un côté il n'y a pas de façade donnant sur la rue. Les rues intérieures dans les plans B et D sont disposées intentionnellement pour empêcher la circulation du trafic.

ÉTAT DU LOGEMENT DES MINEURS DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

LE rapport de la Commission royale, qui a fait un examen récent de l'état du logement des mineurs de la Nouvelle-Écosse, attire l'attention des autorités, provinciale et municipale, sur les désavantages du mode d'existence des mineurs, et demande remède.

Voici, à ce sujet, un extrait du rapport:

«Étant donné que les logements et leur entourage, ainsi que les conditions insalubres, à part quelques exceptions, dans lesquels vivent les mineurs, sont manifestement défectueux, et qu'une telle situation exerce une influence néfaste sur les mineurs et leurs aptitudes au travail de production de charbon; qu'elle constitue un danger pour eux-mêmes et leurs familles; et qu'en outre les enfants, élevés en pareils milieux, ne jouissent pas des mêmes avantages d'existence que ceux qui sont mieux favorisés sous ce rapport, comme le démontre la statistique gouvernementale en ce qui regarde la mortalité infantile, il est recommandé que les compagnies qui possèdent les maisons d'habitation les réparent et les maintiennent en bon état, construisent un système d'égouts pour faire disparaître les latrines, ou installent un système d'égouts septique moderne, lorsque la canalisation ordinaire est impossible. On recommande aussi l'installation de cuisines appropriées partout où elles font défaut.

«Votre Commission recommande en outre que l'on fournisse aux maisons des mineurs une quantité d'eau domestique suffisante, et que le réservoir soit localisé de façon à ce que les mineurs et leurs familles puissent y avoir un accès facile. L'eau pure, chose essentielle, devrait être fournie à chaque maison en quantité suffisante pour tous les usages domestiques».

Au cours de l'année dernière, de semblables révélations ont été faites aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne. Pendant les recherches de la commission houillère d'Écosse, un rapport de l'officier de santé fut lu par le juge Sankey. Après cette lecture, un représentant des propriétaires des mines déclara que si un tel état de choses existait il devait être redressé. Il est certainement grand temps que les propriétaires des mines sachent que de telles conditions existent et qu'ils prennent les mesures nécessaires pour y remédier.

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a adopté, en 1915, une loi de l'aménagement des villes, mais nul service d'administration de cet aménagement n'a encore été constitué. Cependant, s'il existait, le directeur qui en serait chargé pourrait demander aux municipalités de mettre un terme à ces conditions et de voir à ce que les mineurs et leurs familles puissent jouir des avantages d'une existence acceptable.

La compagnie houillère du Dominion (Dominion Coal Company) vient d'adopter une ligne de conduite louable à cette fin. Elle a nommé un surintendant du bien-être, chargé de s'occuper de l'état des logements des travailleurs. Elle s'efforce de se procurer des plans de développement de quartiers d'habitations, en vue de nouveaux puits de mines qu'elle se propose d'ouvrir prochainement. L'expert en aménagement des villes de la Commission de la Conservation a été consulté par la compagnie, et, à sa demande, il s'est rendu à Sydney, au cours des mois d'été.

La guérison de tous les maux qui existent dans les régions minières n'est pas une entreprise facile, mais rien ne saurait justifier le manque de mesures préventives dans les nouveaux établissements. La compagnie reconnaît la nécessité d'établir de telles mesures; elle acceptera

sans doute la recommandation de la Commission royale à l'effet d'appliquer les remèdes possibles aux conditions existantes.

Les administrations, tant provinciales que municipales, sont, naturellement, responsables, en partie, des mauvaises conditions locales, et la compagnie houillère du Dominion est impuissante à remédier par elle-même aux maux de l'insalubrité, sans la coopération et la surveillance des autorités provinciales. Malheureusement, la Nouvelle-Ecosse ne possède pas un service des affaires municipales, chargé de coopérer au développement de nouvelles municipalités. Les directeurs de l'administration locale devraient se faire un devoir de mettre à exécution les recommandations de la Commission royale plus activement encore que ceux qui s'occupent du logement et qui, sciemment ou autrement, se laissent plutôt guider en cela par l'intérêt personnel. Cet intérêt peut sans doute, avec le temps, améliorer la situation, mais l'amélioration permanente devra compter surtout sur la coopération des gouvernements et des organisations particulières.

Un numéro récent d'une publication, intitulée "Housing", présente des vues de rangées de maisons d'habitation, construites autour de Lens, où il ne restait aucune maison habitable en 1918. Avant la guerre, cette localité était renommée pour ses villages-jardins, construits par les propriétaires des houillères, à proximité desquelles se trouvaient le laboratoire de recherches, connu du monde entier, et qui s'appliquait à l'étude de l'aération des mines. «La rapidité avec laquelle s'effectue la reconstruction en cette localité», ajoute l'auteur, «montre avec quel esprit le pays cherche à résoudre le problème de l'habitation autrement complexe que le nôtre. Il est vrai qu'à Lens, tous les intéressés—gouvernement, architectes, entrepreneurs et ouvriers—ont eu à coeur de faire leur part, et ont travaillé de concert pour reconstruire, le plus tôt possible, les maisons des anciens citoyens de Lens qui retournent à leurs foyers».

CLASSIFICATION DE TERRES POUR FINS INDUSTRIELLES

EN plusieurs villes du Canada, des emplacements idéals pour les industries sont occupés par les plus pauvres des travailleurs industriels. Les industries qui devraient les occuper, à proximité des moyens de transport, sont poussées vers les faubourgs ou en en dehors de l'enceinte de la ville.

M. L. W. Donley, commissaire évaluateur d'immeubles pour la ville de Winnipeg, a exprimé l'opinion que la subdivision d'une ville en petits lots, ayant pour conséquence la multiplicité des propriétaires, est l'une des causes qui chassent les manufacturiers des villes.

Il est, naturellement, difficile de négocier, dans un espace de temps raisonnable, la vente d'une propriété répartie entre, par exemple, une vingtaine de propriétaires, et si les lots sont achetés un par un, le prix augmente après chaque vente, jusqu'à ce qu'il devienne si exorbitant que le manufacturier trouve qu'il lui est plus avantageux de sortir de la ville, même si les dépenses de transport et autres sont plus élevés.

En son livre intitulé *Principles of City Land Values*, page 55, M. R. Hurd, dit:

«La subdivision du terrain en petites parcelles dans les grandes villes, produit un effet notable, lorsque l'on demande de grands lots, car elle a pour résultat d'accroître grandement le prix de ce que l'on appelle le morcellement de la possession. C'est elle qui met obstacle à l'acquisition de quelques lots qui restent à acheter, car l'intention des acquéreurs finit par être connue, et l'on s'en prévaut».

En plusieurs de nos grandes villes, il existe de vastes étendues de terrain—servant autrefois de quartiers de résidences à la classe moyenne des citoyens—maintenant détériorées, soit par le temps, soit par la construction de voies ferrées.

Néanmoins, ces propriétés se maintiennent en haute valeur, grâce à la perspective d'une vente avantageuse, mais ne peuvent se faire des recettes suffisantes pour payer les frais généraux y imposés qu'en recourant à la suroccupation. Les propriétaires, qui espèrent que leurs immeubles se vendront un jour pour des fins commerciales, ne dépensent que le juste nécessaire pour l'entretien, ce qui crée inévitablement l'insalubrité.

Tout manufacturier, qui veut acquérir un emplacement dans le voisinage, se voit arrêter par la difficulté de négocier avec tant de propriétaires; il préfère donc chercher un emplacement d'une superficie de deux acres, par exemple, qui appartient à un seul possesseur.

Il se peut, en effet, que dans une subdivision de vingt lots, il existe un état de possession tel que celui qui suit:

	Nationalité du propriétaire	Résidant ou non résidant	Domicile
1	Canadien	Résidant	En ville.
2	Italien	Non-résidant	En Italie.
3	Syndicat	"	Aux Etats-Unis.
4	Juif russe	Résidant	En ville.
5	Polonais	Non-résidant	Au Yukon.
6	Compagnie d'assurance	"	A New-York.
7	Anglais	"	En Angleterre.
8	Américain	"	Aux Etats-Unis.
9	Chinois	Résidant	En ville.
10	Japonais	Non-résidant	Au Japon.

Quelle chance peut avoir un manufacturier ou un marchand d'acquérir un tel terrain. Pour se procurer une option légale, il faut un dépôt d'argent. Supposons que le manufacturier commence par le lot 1. Le propriétaire canadien cherche à vendre moyennant bon profit. L'agent de l'Italien absent, sachant ce que rapporte la propriété, suppose que celui qui veut acheter a quelque projet en vue, et désirant réaliser une prime sur la vente, hausse le prix de l'immeuble. Par ailleurs, ce n'est peut-être qu'après un mois qu'il pourra avoir une procuration de vente de la part du propriétaire qui est en Italie.

Il faudra peut-être plus d'un mois pour négocier avec le syndicat. Pendant ce temps, le juif, possesseur du lot 4, apprend que quelqu'un veut acheter, et il monte aussi son prix. Peu de personnes s'aventureront à déposer de l'argent en options sous pareilles incertitudes, non seulement quant au prix final, mais aussi à l'impossibilité de savoir à quelle date l'acquisition complète pourra se terminer.

Quand un terrain a été définitivement assigné aux industries, toute construction de maisons d'habitation devrait y être prohibée. On peut permettre des changements et des réparations à celles qui s'y trouvaient déjà, pour prévenir l'insalubrité, si l'expansion industrielle ne s'opère pas aussi rapidement que supposée.

C'est alors au conseil municipal, ou à une autorité spécialement constituée, à se procurer une liste complète des propriétaires, pour leur demander si, oui ou non, ils sont disposés à vendre; et, dans l'affirmative, exiger un prix fixe pour une année. Si l'évaluation était basée sur le

prix fixé, et les impôts déterminés en conséquence, ceci aurait pour effet de mettre un frein aux prix exorbitants.

Deux mesures ont maintenant été prises, savoir: (1) la classification du quartier industriel, après l'arpentage régional, et (2) la détermination des propriétaires et le prix de vente fixé.

Grâce à ces renseignements, le manufacturier sait quels sont les quartiers réservés aux fins industrielles et connaît la valeur des emplacements. Un tel arrangement et la possibilité d'une vente à bref délai sont d'une grande importance en soi.

L'effet du développement graduel sur la valeur de la propriété est l'objet de la considération suivante. Son pouvoir de produire des revenus peut diminuer ou s'accroître, mais la valeur du terrain augmentera graduellement, à mesure que les industries se développeront. Comme ce sont les industries qui sont les agents de cette plus-value, il est juste que le terrain déjà utilisé bénéficie d'une partie, sous forme de réduction des impôts ou des frais d'amélioration locale. Un tel arrangement aurait pour effet de mettre un frein à l'augmentation des prix et de maintenir le terrain à un prix raisonnable.

Les emplacements industriels une fois choisis, il faudra en bannir la construction de maisons d'habitation.

L'ouvrier pourra ainsi devenir propriétaire de sa maison, sans avoir à craindre le voisinage d'une fonderie, ou, comme à Vancouver, la construction d'une manufacture d'allumettes, porte voisine.

L'emplacement étant réservé aux industries, la valeur du terrain n'augmentera pas au delà d'un revenu raisonnable ,provenant des loyers d'une telle classe de propriété. Mais si l'on élimine le danger de la valeur spéculative ascendante, on enlève aussi du coup la dépréciation de la valeur, et les capitaux y placés seront stabilisés.

Le prix général de cinq cents pour billet de place en tramway dans les grandes villes a eu pour effet la concentration de population aux environs des terminus, à deux ou trois milles du centre de ces villes. La densité de la population dans les faubourgs de Vancouver est de 35 à 40 personnes par acre, alors que dans certaines zones de l'enceinte de la ville elle n'est que de trois ou quatre. L'incertitude en ce qui regarde le caractère d'un quartier en retarde le développement; mais la diffusion de la population entraîne une augmentation de dépenses en établissement et entretien d'utilités publiques, routes, etc., et l'ouvrier dépense inutilement de l'argent pour voyager en tramways, lorsqu'il pourrait demeurer à une petite marche des manufactures.—*A. G. Dalziel.*

LE BIEN-ÊTRE SOCIAL

LES numéros spéciaux de la publication intitulée «Social Welfare», l'organe officiel du Service social du Canada, concernant l'habitation et l'aménagement des villes, nous apprennent que les autorités ecclésiastiques du pays reconnaissent la portée sociale et morale de meilleures habitations et d'un développement plus rationnel des villes. Elles sont disposées à exercer leur puissante influence pour seconder tous les efforts dont les fonctionnaires des provinces et des municipalités font preuve en cette direction. Le numéro d'octobre contient une quantité de renseignements sur l'état du logement dans les principales villes du Canada, d'un océan à un autre; celui de novembre fournit à ses lecteurs des données sur l'aménagement des villes comme le meilleur moyen d'améliorer ces conditions.

Nous apprenons lentement au Canada la leçon, mieux comprise par des pays plus anciens, qui enseigne que les dépenses d'argent en dévelop-

pement erroné des terrains municipaux, pour établissement d'industries et construction de maisons—en frais d'impôts, pertes de vies humaines et d'énergie—deviennent, à un moment donné, un fardeau trop onéreux, et que les maux sociaux qui en sont la fatale conséquence sont pour ainsi dire irrémédiables. Parfois l'indignation publique est si intense contre leur continuation et propagation que nul législateur ne saurait l'ignorer. La grande voix de l'Église trouve ici un champ d'action où elle doit se faire entendre. Il serait étrange, en effet, qu'elle restât muette sur le développement rationnel des villes et le logement du public.

BÂTIR POUR LA POSTÉRITÉ

Quand nous bâtissons, ne nous contentons ni de la satisfaction ni de la jouissance du présent, mais pensons à l'avenir. Agissons de manière à mériter la reconnaissance de nos descendants, et songeons qu'en mettant pierre sur pierre ces matériaux seront un jour vénérés par ceux qui contempleront l'oeuvre de nos mains et qui, dans un élan d'admiration, s'écrieront: «Voilà ce que nos ancêtres ont fait pour nous»! —*John Ruskin.*

PROGRÈS EN AMÉNAGEMENT DES VILLES EN SASKATCHEWAN

RAPPORT de la division de l'aménagement et du développement urbains et ruraux pour l'exercice terminé le 30 avril 1920, par M. B. Weeks, directeur de l'aménagement urbain:

Après son organisation, cette division a commencé son travail par la préparation des divers règlements nécessaires à la mise en exercice des différentes dispositions de la loi. Ces règlements sont les suivants: «Règlements de procédure de l'aménagement et du développement urbains et ruraux, concernant les projets et les arrêtés municipaux». «Règlements concernant les nouvelles rues et les subdivisions.» «Règlements modèles concernant les nouveaux développements pour adoption par les municipalités urbaines.» «Règlements modèles concernant les nouveaux développements pour adoption par les municipalités rurales».

M. Thomas Adams, l'expert en aménagement des villes de la Commission de la Conservation, Ottawa, a grandement contribué à la préparation des règlements susmentionnés. Le texte des règlements, une fois rédigé, a été revisé au bureau du conseiller législatif et approuvé définitivement le 18 mai.

Les règlements concernant les nouvelles rues et subdivisions ont été distribués dès qu'ils furent imprimés; ils comportent que toute subdivision de terrain, faite après le 1er juin 1919, doit être soumise pour approbation en conformité de ces règlements. Quant à ce qui concerne l'approbation des subdivisions, dont l'arpentage fut fait avant le 1er juin 1919, il a été entendu que de telles subdivisions seront approuvées par le directeur des arpentages, conformément aux dispositions des règlements antérieurs du service de la voirie, pourvu que les plans aient été soumis à l'approbation avant le 1er janvier 1920.

La première demande d'approbation d'un plan de développement a été reçue le 21 août. Les demandes reçues et examinées sont données en détail dans la liste ci-jointe.

Des modifications à la *Loi de l'aménagement et du développement urbains et ruraux* ont été recommandées et adoptées à la dernière session. Les principaux changements ont rapport à la seconde partie de la loi, celle qui concerne les nouvelles rues et les subdivisions. Une de ces

modifications annule toute référence à des règlements antérieurs, touchant la subdivision des terres, et faits sous le régime de la loi des titres de propriétés foncières et la loi de la voirie; cette modification expose brièvement quels sont les points à considérer dans les règlements qui concernent les nouveaux développements, lorsque l'autorité locale les aura adoptés. Si une autorité locale n'adopte pas de règlements, le ministre peut ordonner qu'à partir d'une date fixée par lui, cette autorité locale sera responsable de l'approbation des plans des nouvelles rues et subdivisions, approbation qui devra être donnée conformément aux règlements préparés et prescrits par le ministre pour la direction de cette autorité locale. Quoique deux municipalités urbaines aient adopté les règlements, nulle application n'a encore été recommandée, avant la préparation et la distribution de l'arrêté municipal.

On a ajouté à la même partie de la loi un nouvel article, destiné à réglementer davantage le choix d'un nouvel emplacement de ville, ainsi que les routes reliant les rues de la subdivision aux parties limitrophes réservées aux routes de la division, où est localisé l'emplacement de la ville.

Parmi les dispositions, qui entrent dans un règlement ou projet concernant un développement, et qui figurent dans la division (A) de la loi, sont celles qui spécifient jusqu'à quelle distance minimum du centre d'une rue il est permis de construire des maisons. Ces dispositions ont été modifiées de manière à permettre la construction de maisons jusqu'à la ligne du trottoir, le long des rues de 66 pieds de largeur qui ne sont pas des artères principales, et à défendre le long des rues dont la largeur est inférieure à 66 pieds, toute construction qui ne sera pas à une distance de 33 pieds du centre de la rue.

Les règlements concernant la subdivision des terres et gouvernant la présentation des demandes au directeur pour l'approbation des plans de développement, ont été modifiés pour permettre l'omission des ruelles dans (1) la subdivision d'un terrain destiné à devenir une place d'été; dans (2) la subdisivion des terrains urbains pour la construction de maisons d'habitation, lorsque les lots aboutissant aux rues n'ont pas moins de 40 pieds de largeur, pourvu qu'il y ait accès à l'arrière des maisons, et que les arrangements proposés soient acceptables à l'autorité locale. Il est pourvu en outre que, lorsque l'alignement des maisons n'est pas réglé par un arrêté municipal, les restrictions à cet effet peuvent être mises de côté, à moins que le propriétaire de la subdivision ne veuille les maintenir.

Les règlements de procédure, concernant les nouveaux développements, ont été adressés aux greffiers de toutes les cités et villes. On a envoyé aux secrétaires-trésoriers de tous les villages des copies des règlements modèles concernant les nouveaux développements, et dans les lettres explicatives accompagnant tous les règlements qui ont été faits, on a demandé aux autorités locales de prendre les mesures voulues pour diriger les nouveaux développements par l'adoption des règlements. Deux autorités locales, les villages de Viscount et de Rhein, ont adopté les règlements modèles.

Les services de la division ont été offerts gratuitement aux autorités locales qui voudront se conformer aux dispositions de la loi; et à ce sujet M. W. A. Begg, ingénieur de l'aménagement des villes, s'est rendu à Swift-Current, Vonda et Earl Grey.

Une partie importante du travail de la division a consisté à fournir des conseils relatifs à la préparation des plans de développement. A Saskatoon, on a inspecté la propriété de Drinkle, qui forme le quart nord-ouest de la section 33, township 36, rang 5, à l'ouest du 3ème méridien, réserve de la baie d'Hudson, Fort Qu'Appelle, et les nouveaux emplacements projetés sur le rameau Turtleford du chemin de fer Canadian National, à Cleaves, Spruce Lake et St. Walburg.

Pendant l'hiver, on a recueilli beaucoup de données et de renseignements avec lesquels il sera possible de préparer un règlement de développement modèle. La division du procureur général revise maintenant le texte d'un règlement municipal. D'après la loi, chaque autorité locale est tenue de préparer pour l'adoption, avant le 15 décembre 1920, un plan ou une série d'arrêtés municipaux. Comme le pays était en guerre, quand la loi a été mise en vigueur, et vu la date tardive de la publication des règlements, on a recommandé un délai d'une autre année.

EMPLACEMENTS DE VILLES—Laporte, Artland, Eskbank, Fonehill.

ADDITIONS AUX HAMEAUX—Mikado, Dafoe, Shaunavon (adjacent à), «Dennis Bay», «bloc A» addition à «l'extrémité ouest», «Birdpoint», Lowe's Lake (parcelle A), réserve de la baie d'Hudson, Fort Qu'Appelle, Insinger, (parcelle), Amazon (parcelle), Humboldt Beach, Valparaiso.

VILLAGES—Théodore, Norquay, Viscount, Semans, Verwood, Stockholm, Hepburn, Bruno (blocs 11 et 12) Sheho, Semans (nouvelle rue), Creelman, Lemsford (parcelle), Tramping Lake (parcelle), Glen Ewen (parcelle), Holdfast (parcelle), Tuxford (parcelle), Colonsay (parcelle), Eyebrow (parcelle), Stockholm (addition de St-Joseph), Wawota (parcelle), Earl Grey (partie du bloc D), Conquest (parcelle), Loreburn (parcelle), Colonsay (parcelle), Kennedy (partie du bloc C), Theodore (partie des blocs D et 11) Semans (bloc 11), Foam Lake (parcelles), Bridgeford, Killaly.

VILLES—Estevan (bloc 60) Govan, Yellowgrass, Davidson (lot 17, bloc 16), Yorkton (emplacements industriels), Wynyard, Davidson (parcelle G, plan enregistré n° 3821), Yorkton (lot A, bloc 4).

CITÉS—Regina (blocs 536 et 536A).

PLANS DE DÉVELOPPEMENT NON APPROUVÉS (demandes incomplètes). Addition à Saskatoon, addition à Lajord, emplacement de Prairie River, addition à Norquay.

LE SYSTÈME DE ZONES AUX ÉTATS-UNIS

LA division en zones des villes est en voie de progrès aux Etats-Unis. La cour Suprême du Minnesota a reconnu à la ville de Minneapolis le droit de restreindre les constructions, dans les quartiers réservés aux maisons d'habitation. On a essayé de forcer les autorités municipales à autoriser la construction d'une maison à appartements, dans un quartier réservé à la construction de maisons individuelles, en vertu des dispostitions de la loi de la division en zones, adoptée en 1915. Une cour de justice s'est prononcée contre la validité de la loi. Mais la cour Suprême a annulé ce jugement, et, en agissant ainsi, elle a montré qu'on ne fait pas de la loi un jouet, et qu'on ne fait pas toujours fi de l'opinion publique.

«La notion de ce qui constitue l'utilité publique» (soutient la cour Suprême) «varie de temps à autre. Cette utilité se développe suivant les nécessités du peuple, créées par le progrès de la civilisation et par la tendance de la population à se diriger vers les grandes villes..... L'expression «utilité publique» est élastique, et ne saurait se borner à ce qu'on entendait par là à l'époque de l'adoption de la Constitution..... Il faut admettre que récemment les propriétaires fonciers dans les villes populeuses, mus par un inavouable égoïsme, ont affecté le terrain à des usages qui ont accasionné des embarras et des pertes aux autres propriétaires avoisinants.....Les cours devront dorénavant reconnaître que l'esthétique est un facteur dans la vie..... La beauté et les commodités rehaussent la valeur des maisons particulières et celle des édifices publics. *Mais il ne suffit pas qu'une construction particulière possède en soi et pour soi ces qualités; il faut en outre que sa présence ne nuise pas à celles qui l'avoisinent*».